

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
19. August 2004 (19.08.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/069603 A1

543 010

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: **B60R 21/01**

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2003/003303

(22) Internationales Anmeldedatum:
6. Oktober 2003 (06.10.2003)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
103 03 149.9 28. Januar 2003 (28.01.2003) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von
US): **ROBERT BOSCH GMBH** [DE/DE]; Postfach 30 02
20, 70442 Stuttgart (DE).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **KROENINGER,**

Mario [DE/DE]; Schwarzwaldstrasse 125, 77815 Buehl
(DE). **SCHMID, Michael** [DE/DE]; Bahnhofplatz
2, 70806 Kornwestheim (DE). **LAHMANN, Robert**
[DE/DE]; Seestrasse 56, 70174 Stuttgart (DE).

(74) Gemeinsamer Vertreter: **ROBERT BOSCH GMBH;**
Postfach 30 02 20, 70442 Stuttgart (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (national): CN, JP, US.

(84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT,
BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR,
HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).

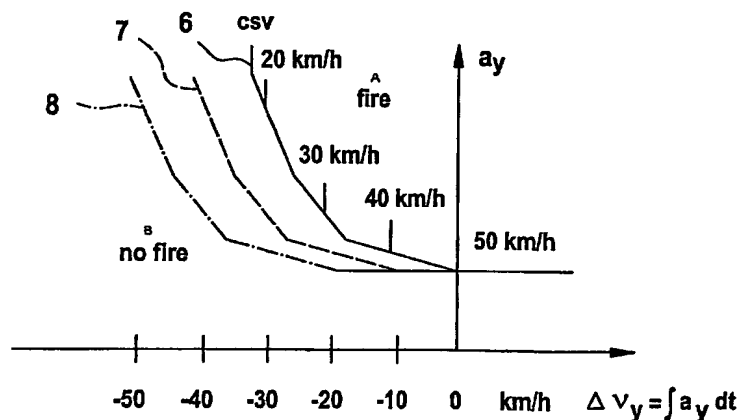
Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Ab-
kürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Co-
des and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der
PCT-Gazette verwiesen.

(54) Title: METHOD FOR GENERATING A FIRING DECISION FOR A RESTRAINING SYSTEM

(54) Bezeichnung: VERFAHREN ZUR BILDUNG EINER AUSLÖSEENTSCHEIDUNG FÜR EIN RÜCKHALTESYSTEM



$v_y = 60 \text{ km/h}$, mit Genauigkeit von $\pm 10 \text{ km/h}$
bestimmt

A FIRING
B NO FIRING
C DETERMINED WITH AN ACCURACY OF $\pm 10 \text{ km/h}$

(57) Abstract: The invention relates to a method for generating a firing decision for a retaining system, characterised in that said firing decision is generated from a combination of the transversal acceleration of the vehicle and a yaw rate. In addition, the transversal acceleration of the vehicle is subjected to a threshold value decision, the respective threshold value being adjusted in accordance with at least one component of the speed of the vehicle centre of gravity.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2004/069603 A1



(57) Zusammenfassung: Es wird ein Verfahren zur Bildung einer Auslöseentscheidung für ein Rückhaltesystem vorgeschlagen, das sich dadurch auszeichnet, dass die Auslöseentscheidung in Abhängigkeit von einer Verknüpfung der Fahrzeugquerbeschleunigung und einer Drehrate gebildet wird. Die Fahrzeugquerbeschleunigung wird zusätzlich einer Schwellwertentscheidung unterzogen, wobei der jeweilige Schwellwert in Abhängigkeit von wenigstens einer Komponente der Fahrzeugschwerpunktsgeschwindigkeit eingestellt wird.

Verfahren zur Bildung einer Auslöseentscheidung für ein Rückhaltesystem

Stand der Technik

Die Erfindung geht aus von einem Verfahren zur Bildung einer Auslöseentscheidung für ein Rückhaltesystem nach der Gattung des unabhängigen Patentanspruchs.

Aus der nicht vorveröffentlichten Anmeldung der Anmelderin DE 101 49 112 geht bereits ein Verfahren zur Bildung einer Auslöseentscheidung für ein Rückhaltesystem, insbesondere für Soil Trips, hervor. Unter Soil Trips versteht man Situationen, in denen das Fahrzeug nach einem Schleudervorgang seitlich rutscht und dann auf einem Untergrund mit einem hohen Reibungskoeffizienten gerät, zum Beispiel ein unbefestigter Untergrund neben einer Fahrbahn. Rutscht das Fahrzeug dann beispielsweise nach rechts, wie in Figur 1 dargestellt, und zwar das Fahrzeug 1a auf der Fahrbahn 2, so werden die Reifen auf der rechten Seite zum Punkt 1b eine starke Verzögerung erfahren, die dann ein Drehmoment des Fahrzeugs auf dem unbefestigten Untergrund 3 induziert. Zum Zeitpunkt 1c befindet sich das Fahrzeug bereits voll im Überrollvorgang. In DE 10149 112 wird die Auslöseentscheidung in Abhängigkeit von Fahrdynamikdaten bestimmt, wobei als die Fahrdynamikdaten ein Schwimmwinkel in Verbindung mit einer Fahrzeugquergeschwindigkeit und einer Fahrzeugkippbewegung verwendet werden. Durch entsprechende Schwellwertvergleiche wird die Auslöseentscheidung dann gebildet.

Aus WO 99/47384 A1 ist es bekannt, in Abhängigkeit von der Drehrate um die Fahrzeuglängsachse, einer Fahrzeuggeschwindigkeit und einer

Fahrzeugquerbeschleunigung die Auslöseentscheidung bei einem Soil-Trip-Rollover zu bilden. Die Fahrzeugquerbeschleunigung wird dabei mit einem festem Schwellwert verglichen. Nur wenn dieser feste Schwellwert überschritten wird, kann es zu einer Auslöseentscheidung kommen.

Vorteile der Erfindung

Das erfindungsgemäße Verfahren zur Bildung einer Auslöseentscheidung für ein Rückhaltesystem mit den Merkmalen des unabhängigen Patentanspruchs hat demgegenüber den Vorteil, dass eine frühere Auslösung im Falle von Soil Trips ermöglicht wird. Dies hängt daran, dass nicht nur die Fahrzeugquerbeschleunigung mit der Drehrate verknüpft wird, sondern auch die Fahrzeugquerbeschleunigung zusätzlich mit einem Schwellwert verglichen wird, der in Abhängigkeit von wenigstens einer Komponente der Fahrzeugschwerpunktsgeschwindigkeit eingestellt wird. Durch die Anpassung des Schwellwerts wird eine bessere Adaption an das Unfallverhalten erreicht. Die Anpassung kann laufend oder in längeren Zeitabständen erfolgen. Diese Schwellwertentscheidung ist dahingehend zu verstehen, dass ein Wertepaar aus Fahrzeugquerbeschleunigung und vorzugsweise der Fahrzeugquergeschwindigkeit mit einer Kennlinie verglichen werden. Es können jedoch auch andere Komponenten der Fahrzeugschwerpunktsgeschwindigkeit verwendet werden, um eine Schätzung für die laterale Fahrzeuggeschwindigkeit zu erhalten. Selbst die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit kann hier verwendet werden, da beispielsweise bei einem Schleudervorgang die Schwerpunktsgeschwindigkeit in der ersten Phase des Schleuderns ungefähr konstant bleibt, jedoch vor einer Längsgeschwindigkeit in eine Quergeschwindigkeit umgewandelt wird. Es werden also Signale verwendet, die durch eine kinematische Sensorik ermittelt werden. Im folgenden wird die Erfindung anhand der Fahrzeugquergeschwindigkeit erläutert.

Untersuchungen von Soil Trip-Fahrzeugtests haben gezeigt, dass die Fahrzeugquergeschwindigkeit einen entscheidenden Einfluss auf die maximal erreichten Rollwinkel und somit auf das Überrollverhalten eines Fahrzeugs hat. Es ist in jedem Fall von Vorteil, für die Bildung einer Auslöseentscheidung die Signale eines Drehratensensors für Drehungen um die Längsachse des Fahrzeugs zu erfassen und mit denen eines Beschleunigungssensors in Fahrzeugquerrichtung zu verknüpfen. Dies führt

zu einer höheren Sicherheit bei einer früheren Auslösemöglichkeit. Die Fahrzeugquerbeschleunigung eignet sich, da, wie oben dargestellt, bei einem Soil Trip an den Reifen eine laterale Abbremsung erfolgt und den Überrollvorgang initiiert.

Es ist weiterhin möglich, sowohl die Fahrzeugquergeschwindigkeit, als auch die Fahrzeugquerbeschleunigung, als auch die Drehrate um die Fahrzeuglängsachse zu verwenden, um damit ein hohes Maß an Sicherheit für die Auslöseentscheidung bei einer gleichzeitig sehr frühen Auslöseentscheidung zu ermöglichen.

Durch die in den abhängigen Ansprüchen aufgeführten Maßnahmen und Weiterbildungen sind vorteilhafte Verbesserungen des im unabhängigen Patentanspruch angegebenen Verfahrens zur Bildung einer Auslöseentscheidung für ein Rückhaltesystem möglich.

Besonders vorteilhaft ist, dass die Verknüpfung der Fahrzeugquergeschwindigkeit der Fahrzeugquerbeschleunigung und gegebenenfalls der Drehrate um die Fahrzeuglängsachse derart durchgeführt wird, dass die Fahrzeugquerbeschleunigung und die Drehrate mit Wertepaaren zur Bildung der Auslöseentscheidung verglichen werden. Diese Wertepaare werden in Abhängigkeit von der Fahrzeugquergeschwindigkeit als einem Parameter gebildet. Dabei kann nun vorteilhafter Weise vorgesehen sein, dass für Wertepaare in Abhängigkeit von der Fahrzeugquergeschwindigkeit, beispielsweise als Kennlinie, bereits im Fahrzeug in einer geeigneten Speichereinheit abgespeichert sind und dann zum Vergleich geladen werden können. Wird eine Fahrzeugquergeschwindigkeit mittels der Fahrdynamikdaten bestimmt, die außerhalb des von der Kennlinie im Speicher abgedeckten Bereichs liegt, kann dies durch eine geeignete Extrapolation der vorhandenen Kennlinien kompensiert werden.

Die Kennlinie kann kontinuierlich vorliegen, sie kann aber auch als ein Set von Wertepaaren vorliegen, zwischen denen dann im Bedarfsfall interpoliert wird, wobei der Begriff Set als der allgemeinere Begriff angesehen wird. Für die Fahrzeugquergeschwindigkeit ist vorteilhafter Weise vorgesehen, diese mit einer vorgegebenen Schwelle zu vergleichen, die vom gewählten Fahrzeugtyp abhängt und bei deren Überschreiten es erst zu einem Überrollvorgang kommen kann. Liegt die Fahrzeugquergeschwindigkeit unter dieser Schwelle, ist die Auslöseentscheidung immer negativ, d.h. es findet keine Auslösung statt.

Das Set von Wertepaaren wird vorteilhafter Weise in Abhängigkeit von der Genauigkeit der Schätzung für die Fahrzeugquergeschwindigkeit beeinflusst. D.h., hat die Geschwindigkeitsschätzung eine Ungenauigkeit von 10km/h, dann ist es für eine sichere Schätzung und Weiterverarbeitung zur Bildung der Auslöseentscheidung notwendig, die untere Grenze eines Vertrauensintervalls um die Geschwindigkeitsschätzung zu wählen, um eine Fehlauslösung oder zu frühe Auslösung zu vermeiden. Eine weitere Möglichkeit ist es bei einer relativen, also nicht absoluten Genauigkeit der Geschwindigkeitsschätzung von z.B. 10%, den Wert für die Fahrzeugquergeschwindigkeit zu skalieren.

Die Drehrate kann zur Bildung der Auslöseentscheidung einem Schwellwertvergleich unterzogen werden, wobei der Schwellwert fest oder in Abhängigkeit von der wenigstens einen Komponente der Fahrzeugschwerpunktsgeschwindigkeit eingestellt wird.

Zeichnung

Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und werden in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert.

Es zeigen

- | | |
|---------|--|
| Figur 1 | einen sogenannten Soil Trip, |
| Figur 2 | ein Blockschaltbild einer erfindungsgemäßen Vorrichtung, |
| Figur 3 | ein Blockschaltbild mit einem ersten erfindungsgemäßen Verfahren, |
| Figur 4 | ein Blockschaltbild mit einem zweiten erfindungsgemäßen Verfahren, |
| Figur 5 | ein Blockschaltbild mit einem dritten erfindungsgemäßen Verfahren, |
| Figur 6 | ein Beschleunigungs-Geschwindigkeits-Diagramm zur Bildung der Auslöseentscheidung, |
| Figur 7 | ein weiteres Beschleunigungs-Geschwindigkeits-Diagramm |
| Figur 8 | ein drittes Beschleunigungs-Geschwindigkeits-Diagramm UND |
| Figur 9 | ein viertes Beschleunigungs-Geschwindigkeits-Diagramm. |

Beschreibung

Moderne Systeme zur Sensierung von Überrollereignissen arbeiten mit mikromechanischen Drehratensensoren, die über eine numerische Integration auch die Berechnung des Drehwinkels ermöglichen. Die Kombination von Drehraten- und Drehwinkelinformation erlaubt eine Vorhersage des Überrollens und somit eine Auslöseentscheidung, die robuster und flexibler ist, als eine Auslösung über eine feste Winkelschwelle eines Neigungssensors. Auf Drehratensensoren beruhende Überroll-Sensierungssysteme erlauben somit auch die Auslösung irreversibler Rückhaltemittel wie pyrotechnischer Gurtstraffer und Windowbags zusätzlich zu der ursprünglichen Anwendungen der Überrollsensierung, dem Auslösen eines reversiblen Überrollbügels im Cabriolet. Ein klassischer Überrollvorgang wird dadurch induziert, dass dem Fahrzeug während der Geradeausfahrt durch die Beschaffenheit der Umgebung eine Bewegung in z-Richtung, also in Vertikalrichtung, aufgezwungen wird, die zu einer Drehung des Fahrzeugs führt. Typische Beispiele für solche Situationen sind abschüssige Böschungen neben der Fahrbahn sowie Rampen, die in der Praxis durch seitliche Leitplanken gegeben sind. Bei solchen Manövern sind die auftretenden lateralen Beschleunigungen relativ niedrig und die Insassen geraten erst spät, wenn überhaupt, in eine sogenannte "Out-Of-Position"-Situation, so dass die Auslösung der Insassenschutzsysteme erst zu einem relativ späten Zeitpunkt notwendig ist. Hierbei bedeutet "Out-Of-Position"-Situation, dass sich ein Insasse nicht in der Sitzposition befindet, in der er durch Rückhaltemittel optimal geschützt werden kann.

Anders sieht es aber bei den sogenannten Soil Trip-Überschlägen aus. Diese sind Situationen, in denen das Fahrzeug nach einem Schleudervorgang seitlich wegrutscht und dann auf einen Untergrund mit einem hohen Reibungskoeffizienten gerät, beispielsweise, wie in Figur 1 dargestellt, ein unbefestigter Untergrund neben einer Fahrbahn. Rutscht das Fahrzeug, wie dort dargestellt, nach rechts, so werden die Reifen auf der rechten Seite eine starke Verzögerung erfahren, die dann einen Drehimpuls des Fahrzeugs verursacht. Der entscheidende Unterschied zu den zuvor beschriebenen Überroll-Vorgängen ist, dass die Insassen auf Grund der hohen lateralen Verzögerung des Fahrzeugs sehr früh "Out-Of-Position" geraten werden. Es ist also notwendig, die Insassen zu einem sehr frühen Zeitpunkt durch Aktivierung der geeigneten Schutzeinrichtungen, zum Beispiel Windowbags, vor Verletzungen durch einen Aufprall an die B-Säule oder die Fensterscheibe zu schützen. Eine derartig frühe Auslösung ist mit derzeitigen Systemen nicht möglich, ohne Gefahr zu laufen, in vielen Nicht-Auslösefällen unbeabsichtigt die

Rückhaltemittel zu zünden. Die vorliegende Erfindung stellt ein Verfahren vor, um im Falle von Soil Trips einen früheren Auslösezeitpunkt zu ermöglichen.

Um eine solche frühe Auslösung im Falle von Soil Trips zu ermöglichen, verwendet die vorliegende Erfindung zusätzlich zu den Größen Drehrate und Beschleunigung in y- und z-Richtung, eine auf geeignete Weise bestimmte Fahrzeuggeschwindigkeit in y-Richtung, also die Fahrzeugquergeschwindigkeit. Es sind jedoch auch andere Komponenten der Fahrzeugschwerpunktsgeschwindigkeit möglich, die als Näherungswerte für die Fahrzeugquergeschwindigkeit verwendet werden können.

Untersuchungen von Soil Trip-Fahrzeugtests haben gezeigt, dass die Fahrzeugquergeschwindigkeit einen entscheidenden Einfluss auf den maximal erreichten Rollwinkel und somit auf das Überrollverhalten eines Fahrzeugs in Soiltrip-Vorgängen hat. Die Fahrzeugquergeschwindigkeit wird hier mittels Daten aus einem Fahrzeugdynamiksystem, wie beispielsweise ESP, ermittelt. Es sind jedoch auch andere Möglichkeiten gegeben, um die Fahrzeugquergeschwindigkeit zu bestimmen.

Erfindungsgemäß wird die Auslöseentscheidung derart gebildet, dass zusätzlich zur Verknüpfung der Drehrate und der Fahrzeugquerbeschleunigung die Fahrzeugquerbeschleunigung einer Schwellwertentscheidung unterworfen wird, wobei der Schwellwert in Abhängigkeit von wenigstens einer Komponente der Fahrzeugschwerpunktsgeschwindigkeit eingestellt wird. Dafür wird vorzugsweise die Fahrzeugquergeschwindigkeit verwendet.

Die in geeigneter Weise gefilterte Beschleunigung in Fahrzeugquerrichtung a_y eignet sich besonders für die Schwellwertentscheidung, da eine am Reifen ansetzende laterale Beschleunigung den Überrollvorgang einleitet. Wie anhand von Fahrzeugversuchen bestätigt wurde, muss bei abnehmender Fahrzeugquergeschwindigkeit v_y die Querbeschleunigung a_y zunehmen, um ein Fahrzeug zum Überrollen zu bringen. Der Zusammenhang ist dabei normalerweise nicht linear und wird durch die Schwellentscheidung berücksichtigt. Die kritische Querbeschleunigung, d.h. die Querbeschleunigung, die zu einem Überschlag führt, zeigt als Funktion der Fahrzeugquergeschwindigkeit vielmehr einen umso größeren Gradienten, je näher sich

die Fahrzeugquergeschwindigkeit der sogenannten "critical sliding velocity (CSV)" von höheren Geschwindigkeiten her nähert. Die CSV ist definiert als die Quergeschwindigkeit des Fahrzeugs, unterhalb derer ein Überschlagen des Fahrzeugs auf Grund grundlegender physikalischer Prinzipien, also der Energiebilanz, unmöglich ist. Die genaue Form der Kennlinie hängt vom Fahrzeugtyp und den Anforderungen an das System ab. Es wird in den folgenden Beispielen aber immer davon ausgegangen, dass die Kennlinie, also der Absolutwert der kritischen Querbeschleunigung als Funktion der Fahrzeugquergeschwindigkeit, für abnehmende Werte von v_y monoton zunimmt.

Neben a_y eignet sich auch die in geeigneter Weise gefilterte Drehrate um die Fahrzeuglängsachse ω_x für die Schwellwertentscheidung, die hier als Verknüpfung verwendet wird. Zwar ist die Verwendung von ω_x weniger intuitiv, da es eine laterale Verzögerung ist, die den Soil Trip-Vorgang einleitet. Untersuchungen entsprechender Fahrzeugversuche haben jedoch ergeben, dass sowohl ω_x als auch a_y bei geeigneter Filterung als Größen für eine Auslöseschwelle geeignet sind.

Geht man zunächst von einer zeitkontinuierlichen nahezu exakten Bestimmung der Fahrzeugquergeschwindigkeit v_y aus, so werden nach dem Erfüllen einer Startbedingung für den Algorithmus die sensierten Werte für a_y , ω_x und v_y kontinuierlich, also in jeder Schleife des Algorithmus mit den in Form einer Kennlinie gespeicherten kritischen Werten verglichen. Liegt das Wertepaar Wert (a_y , v_y) zu einem Zeitpunkt t über dem kritischen Wert der Kennlinie, so ist die Hauptauslösebedingung erfüllt. Zusätzlich muss sichergestellt werden, dass die laterale Beschleunigung auch tatsächlich eine Drehung induziert. Das wird weiter unten besprochen. Neben a_y kann auch ω_x mit einem in Abhängigkeit von v_y eingestellten Schwellwert verglichen werden oder der v_y -abhängige Schwellwert kann als Funktion von ω_x verändert werden.

Es wird im Folgenden immer davon ausgegangen, dass a_y negativ, also eine Verzögerung, ist, und v_y sowie die Drehrate ω_x positiv ist. Geht man davon aus, dass a_y von einem Sensor im Airbagsteuergerät bestimmt wird, so wird sich das Vorzeichen danach richten, ob der Soil Trip durch seitliches Rutschen nach links oder rechts zustande

kommt. Desgleichen ist das Vorzeichen von v_y abhängig von der Konvention, die bei der Bestimmung von v_y verwendet wird. Bei der Umsetzung im Mikrokontroller, also im Prozessor im Airbagsteuergerät, bietet sich das folgende Verfahren an:

Von allen Größen v_y , a_y und ω_x werden die Beträge gebildet. Zusätzlich wird durch einen Vorzeichencheck gewährleistet, dass v_y , a_y und ω_x als Bedingung für einen Überrollvorgang in die selbe Richtung zeigen.

Die laterale Beschleunigung, die zu einem Kippen des Fahrzeugs führt, ist im wesentlichen bestimmt von der Schwerpunktslage und der Spurbreite eines Fahrzeugs und wird rechnerisch erfasst mit dem static stability factor (SSF). Typische Werte liegen für PKW's und SUV's (Sports Utility Vehicle) im Bereich von ca. $SSF = 1,0$ bis $1,7$. Die SSF entspricht der lateralen Beschleunigung in Einheiten von g , die zum Umkippen des Fahrzeugs notwendig ist. Eine Kennlinie für $|a_y|$ zu v_y wird also als niedrigste Auslöseschwelle immer einen Wert haben, der für das entsprechende Fahrzeug oberhalb des SSF-Wertes in g liegt. Abhängig von dem Untergrund ist es aber auch möglich, dass sich an allen Reifen eine hohe Beschleunigung aufbaut, also nicht nur an den rechten bzw. linken Reifen bei seitlichem Rutschen nach rechts bzw. links, so dass das Fahrzeug zwar seitlich rutscht, aber kein ausreichend großes Drehmoment induziert wird, um das Fahrzeug zum Kippen zu bringen. Verlässt man sich für die Auslöseentscheidung ausschließlich auf das Überschreiten eines Schwellwerts für $|a_y|$ als Funktion von v_y , so kann dies im ungünstigsten Fall zu einer Auslösung bei starker Fahrzeugquerbeschleunigung ohne signifikanten Aufbau eines Kippwinkels führen. Um Auslösungen in solchen Fällen zu unterdrücken, ist es vorteilhaft, eine zusätzliche Auslösebedingung an das Drehratensignal zu knüpfen. Als mögliche Realisierung der zusätzlichen Berücksichtigung des Drehratensignals bieten sich die folgenden Verfahren an:

- a) als zusätzliche Auslösebedingung muss eine Schwelle an die auf geeignete Weise gefilterte Drehrate überschritten werden.

- b) als zusätzliche Auslösebedingung muss eine Schwelle an die integrierte Drehrate, also den aufgebauten Winkel überschritten werden, wobei es vorteilhaft ist, den Start der Integration an das Überschreiten eines Schwellwertes an die Drehrate zu knüpfen.
- c) des weiteren kann der Start einer Integration einer Drehrate an das Überschreiten eines Schwellwerts der Fahrzeugquerbeschleunigung geknüpft werden. In diesem Fall wird die Drehrate nur dann integriert, wenn die auf geeignete Weise gefilterte Fahrzeugquerbeschleunigung oberhalb eines definierten Wertes liegt. Als zusätzliche Auslösebedingung wird dann gefordert, dass das resultierende Integral, das die Dimension eines Winkels hat, einen Schwellwert überschreiten muss.

Die soeben geschilderten Aufgaben ergeben sich nicht, wenn man eine Auslöseschwelle für ω_x als Funktion von v_y betrachtet. Allerdings können sich auch bei nicht Soil-Trip-relevanten Fahrmanövern, zum Beispiel bei engen und schnellen Kurvenfahrten, unter Umständen sehr hohe Drehraten aufbauen, die dann möglicherweise zu Fehlauslösungen führen könnten. Es ist also vorteilhaft, in diesem Fall zusätzlich eine auf dem Sensorsignal der Fahrzeugquerbeschleunigung beruhende Schwelle einzuführen. Analog zu den zuvor geschilderten zusätzlichen Auslösebedingungen auf Basis des Drehratensignals seien die folgenden Beispiele einer Umsetzung beschrieben:

- a) als zusätzliche Auslösebedingung muss eine Schwelle an die auf geeignete Weise gefilterte Fahrzeugquerbeschleunigung überschritten werden.
- b) als zusätzliche Auslösebedingung muss eine Schwelle an die integrierte Fahrzeugquerbeschleunigung, also den Geschwindigkeitsabbau, überschritten werden, wobei es vorteilhaft ist, den Start einer Integration an das Überschreiten eines Schwellwerts an die Fahrzeugquerbeschleunigung zu knüpfen.
- c) des weiteren kann eine Integration der Fahrzeugquerbeschleunigung an das Überschreiten eines Schwellwerts der Drehrate geknüpft werden: in diesem Fall wird die Fahrzeugquerbeschleunigung nur dann integriert, wenn die auf geeignete Weise gefilterte Drehrate oberhalb eines definierten Wertes liegt. Als zusätzliche Auslösebedingung wird dann gefordert, dass das resultierende Integral, das die Dimension einer Geschwindigkeit hat, einen Schwellwert überschreiten muss.

Es ist also in jedem Fall ein Vorteil, für eine Auslöseentscheidung die Signale eines Drehratensensors und eines Beschleunigungssensors zu verknüpfen. Es wurden bis jetzt

Verfahren beschrieben, in denen eine Hauptauslöseentscheidung auf Grund einer Kennlinie für a_y und ω_x getroffen wurde und dann eine zusätzliche schwächere Auslösebedingung Plausibilisierung auf dem Verhalten von ω_x bzw. a_y basiert. Natürlich ist auch eine gleichberechtigte Auslöseentscheidung von a_y und ω_x möglich, d.h., dass sowohl für a_y , als auch für ω_x Kennlinien definiert werden, deren Auslöseentscheidung auf geeignete Weise verknüpft werden, beispielsweise durch ein einfaches logisches UND. Zusätzlich können a_y und ω_x auf geeignete Weise bearbeitet (z.B. Filtern und Integrieren) und verknüpft werden.

Figur 2 zeigt als Blockschaltbild die erfindungsgemäße Vorrichtung. Ein Prozessor, ein Mikrokontroller oder ein Mikroprozessor μC , der in einem Steuergerät für Rückhaltemittel angeordnet ist, ist über einen Datenein-/ausgang mit einem Speicher verbunden, in dem Schwellwerte und Kennlinienfelder abgelegt sind. Sensordaten kommen von einem Sensor für die Fahrzeugquerbeschleunigung a_y und einem Drehratensensor ω_x . Alternativ ist es möglich, dass die Drehrate mit Hilfe einer Anzahl von Beschleunigungssensoren bestimmt wird. Die einzelnen Sensoren weisen in der Regel eine eigene Elektronik zur Verstärkung und Digitalisierung der Messwerte auf. Die Werte für die Fahrzeugquergeschwindigkeit v_y kommen von einem weiteren Sensor oder werden von einer externen Einheit berechnet, zum Beispiel ESP oder es werden von einer externen Einheit Rohdaten geliefert, aus denen mit einem entsprechenden Algorithmus im Prozessor μC die Fahrzeugquergeschwindigkeit geschätzt wird. Der Prozessor μC ist mit Rückhaltemitteln RS, beispielsweise Airbags, Gurtstraffer bzw. Insassenschutzsystemen wie einem Überrollbügel verbunden. Die Rückhaltemittel RS werden bei einer entsprechenden Entscheidung des im Prozessor μC laufenden Algorithmus ausgelöst, wobei zusätzlich noch eine Innenraumsensierung IS eingesetzt werden kann, um das Auslöseverhalten entsprechend anzupassen. Dazu gehört beispielsweise die Unterdrückung der Auslösung für den Gurtstraffer oder den Windowbag des Beifahrersitzes, wenn dieser nicht besetzt ist. Als Mittel zur Innenraumsensierung können Gewichtssensoren oder bildgebende Sensoren verwendet werden.

Figur 3 zeigt als Blockdiagramm eine bevorzugte Auslegung des erfindungsgemäßen Verfahrens. Im Hauptpfad oben werden der aus den entsprechenden Sensordaten abgeleitete Wert für die Fahrzeugquerbeschleunigung a_y sowie eine Schätzgröße für die Fahrzeugquergeschwindigkeit v_y mit einer Kennlinie KL verglichen. Die resultierende Auslöseentscheidung kann durch ein Halteglied HG1 gehalten werden, um die Korrelation mit dem Plausibilitätspfad unten zu optimieren. Im Plausibilitätspfad wird aus a_y und dem in geeigneter Weise aufbereiteten Sensorsignal für die Drehrate ω_x durch eine geeignete Berechnung (bspw. Filtern und Integrieren) und Verknüpfung VK eine Plausibilitätsentscheidung getroffen. Dies kann durch ein Halteglied HG2 gehalten werden. Die von den Haltegliedern HG1 und HG2 ausgegebenen Entscheidungen (Ja für eine positive Auslöse- bzw. Plausibilitätsentscheidung) werden in dem Glied & durch ein logisches UND verknüpft und die resultierende Entscheidung (Auslösung Ja/Nein) an das zugeordnete Rückhaltemittel geleitet.

Figur 4 zeigt als ein weiteres Blockdiagramm eine weitere bevorzugte Auslegung des erfindungsgemäßen Verfahrens. Im Hauptpfad unten werden der aus den entsprechenden Sensordaten abgeleitete Wert für die Drehrate ω_x sowie eine Schätzgröße für die Fahrzeugquergeschwindigkeit v_y mit einer Kennlinie KL verglichen. Die resultierende Auslöseentscheidung kann durch ein Halteglied HG2 gehalten werden, um die Korrelation mit dem Plausibilitätspfad oben zu optimieren. Im Plausibilitätspfad wird aus ω_x und dem in geeigneter Weise aufbereiteten Sensorsignal für die Fahrzeugquerbeschleunigung a_y durch geeignete Berechnung (bspw. Filtern und Integrieren) und Verknüpfung VK eine Plausibilitätsentscheidung getroffen. Diese kann durch ein Halteglied HG1 gehalten werden. Die von den Haltegliedern HG1 und HG2 ausgegebenen Entscheidungen werden in dem Glied & durch ein logisches UND verknüpft und die resultierende Entscheidung (Auslösung Ja/Nein) an das zugeordnete Rückhaltemittel geleitet.

Figur 5 zeigt als Blockdiagramm eine weitere bevorzugte Auslegung des erfindungsgemäßen Verfahrens mit zwei Hauptpfaden oben und unten. Die Hauptpfade entsprechen den Hauptpfaden in den Figuren 3 und 4. Ebenfalls in Analogie zu den Figuren 3 und 4 kann ein Plausibilitätspfad verwendet werden, der aus ω_x und a_y durch

geeignete Berechnung (bspw. Filtern und Integrieren) und Verknüpfung VK eine Plausibilitätsentscheidung trifft. Die von den Haltegliedern HG1, HG2 und HG3 ausgegebenen Entscheidungen werden in dem Glied UND durch ein logisches UND verknüpft und die resultierende Entscheidung an das zugeordnete Rückhaltemittel geleitet. Anstelle der zwei Kennlinien KL1 und KL2 ist es auch möglich, eine Kennlinie zu spezifizieren, die dann einen kritischen Wert von a_y in Abhängigkeit von v_y und ω_x bzw. einen kritischen Wert von ω_x in Abhängigkeit von v_y und a_y berechnet.

Figur 6 zeigt eine Kennlinie für den Absolutwert der lateralen Beschleunigung a_y als Funktion der Fahrzeugquergeschwindigkeit v_y , wobei diese zunächst als hinreichend genau bekannt sowie zeitkontinuierlich angenommen wird. Unterhalb der sogenannten Critical Sliding Velocity (CSV) wird eine Auslösung generell verhindert. Ist jedoch v_y größer CSV, dann stellt die Kennlinie die Trennung zwischen Auslösung und Nichtauslösung her, es wird davon ausgegangen, dass v_y praktisch exakt bekannt ist. Die CSV wird durch die zur Ordinate, also zur Fahrzeugquerbeschleunigungsachse parallele Linie 4 dargestellt. Die Kennlinie 5 stellt die Schwelle für die Fahrzeugquerbeschleunigung a_y dar, die überschritten werden muss, um eine Auslöseentscheidung herbei zu führen. Die Bildung einer Schwelle für die Drehrate um die Längsachse ω_x erfolgt auf äquivalente Weise.

Figur 7 zeigt den allgemeineren Fall einer nur näherungsweise und/oder nicht zeitkontinuierlich bestimmten lateralen Geschwindigkeit. Hier werden in einem Beschleunigungs-Geschwindigkeits-Diagramm geeignete Kennlinien für a_y (bzw. ω_x auf äquivalente Weise) als Funktion des lateralen Geschwindigkeitsabbaus Δv_y und nicht v_y verwendet. Δv_y wird aus dem Integral der im Fahrzeug gemessenen Fahrzeugquerbeschleunigung a_y durch Integration bestimmt. Dies ist vorteilhaft, um bei einer nicht zeitkontinuierlichen Schätzung der lateralen Fahrzeuggeschwindigkeit zwischen zwei Schätzungen die jeweilige aktuelle Abweichung des Schätzwerts zu kompensieren. Die Integration kann gegebenenfalls um Effekte der Erdbeschleunigung bei Verkippung des Fahrzeug-Koordinatensystems gegenüber dem erdfesten Koordinatensystem korrigiert werden. Um die Abhängigkeit Auslöseentscheidung von

der absoluten Fahrzeugquergeschwindigkeit v_y zu berücksichtigen, werden entweder mehrere Kennlinien für verschiedene Werte von v_y gespeichert und zwischen den Kennlinien extrapoliert oder eine Kennlinie wird in Abhängigkeit des Schätzwertes von v_y verschoben. In Figur 7 wird durch den horizontalen Doppelpfeil angedeutet, dass in Abhängigkeit von der Lateralgeschwindigkeit diese Kennlinie verschoben wird. Eine Möglichkeit für das Verschieben der Kennlinie ist in Figur 8 gezeigt:

Für ein Fahrzeug wird aus theoretischen Berechnungen oder aus geeigneten Versuchen die CSV ermittelt. Unterhalb dieser Fahrzeugquergeschwindigkeit sperrt der Algorithmus die Auslösung. Die Stützstellen der Kennlinie sind Wertepaare $(v_y, |a_y|)$, wobei der niedrigste Wert von v_y normalerweise gleich der CSV sein wird. In Figur 8 sind exemplarisch Geschwindigkeitswerte angegeben. Oberhalb einer Geschwindigkeit $v_{y \max}$ ist die Auslöseschwelle konstant. Hier ist $v_{y \max}$ gleich 50 km/h. Die Kennlinie wird so verschoben, dass zum Zeitpunkt t_0 der Geschwindigkeitsschätzung das Wertepaar $(v_y, |a_y|)$ der Kennlinie mit dem Nullpunkt der Δv_y -Achse übereinstimmt. D.h. also, die Auslöseschwelle zum Zeitpunkt t_0 ergibt sich aus dem Wertepaar $(v_y, |a_y|)$. Die Verschiebung der Kennlinie lässt sich in einem Mikrokontroller am einfachsten über die Addition eines Offsets auf Δv_y realisieren. Der Anschauung halber wird aber im Folgenden von einer Verschiebung der Kennlinie gesprochen. Figur 8 zeigt den Ansatz einer exakt bestimmten Geschwindigkeit. Das Auslöseverhalten geht in diesem Fall in den in Figur 6 gezeigten Fall einer Kennlinie $|a_y|$ gegenüber v_y über. Im Allgemeinen wird jedoch a_y mit einer höheren Rate bestimmt, als v_y , es liegt also keine zeitkontinuierliche Messung von v_y vor und für die Zeit zwischen zwei Schätzungen von v_y bleibt die Kennlinie konstant, während Δv_y kontinuierlich berechnet wird und der gemessene Wert für a_y mit dem zugeordneten Schwellwert verglichen wird. Der Zeitpunkt t_0 , der Schätzung von v_y , bestimmt den Startpunkt der Integration. Sobald ein neuer Wert von v_y zur Verfügung steht, wird die Kennlinie entsprechend verschoben und Δv_y wieder auf Null zurück gesetzt. D.h. t_0 wird neu festgesetzt.

Figur 9 zeigt eine weitere Möglichkeit für die Verschiebung der Kennlinie und zwar bei nicht exakt bekannter Fahrzeugquergeschwindigkeit. In diesem Beispiel wird die Fahrzeugquergeschwindigkeit mit einer Genauigkeit von ± 10 km/h bestimmt. Die Strategie ist dabei die einer konservativen Auslösung, d.h. mit einer ungenauen Geschwindigkeitsschätzung darf die Auslösung nur verzögert werden, nicht aber eine Fehlauslösung bzw. verfrühte Auslösung eintreten. Ist die geschätzte Geschwindigkeit also zum Beispiel 60 km/h mit einer Genauigkeit von ± 10 km/h, so liegt die wahre Geschwindigkeit zwischen 50 und 70 km/h. Die konservativste Einstellung ist die für 50 km/h und entsprechend wird die Kennlinie für 50 km/h auf $\Delta v_y = 0$ geschoben. Die Kennlinien für eine exakte Geschwindigkeit von 60 km/h (gestrichelt) und 70 km/h (gepunktet) sind ebenfalls in Figur 9 gezeigt. Es wird deutlich, dass die Einstellung für 50 km/h die konservativste ist, d.h. eine Auslösung findet für gleiche Werte von Δv_y bei höheren Werten vom $|a_y|$ statt.

Von den weiteren Möglichkeiten, die Kennlinie zu variieren, seien hier noch drei Möglichkeiten aufgeführt:

a) wird neben der Fahrzeugquergeschwindigkeit auch deren Genauigkeit, zum Beispiel in Form eines oberen und unteren Fehlerintervalls geschätzt, so kann das oben beschriebene Verfahren dahingehend abgewandelt werden, dass die geschätzte Quergeschwindigkeit bei einer neuen Schätzung um die jeweils aktuelle Genauigkeit verringert wird, also nicht um einen festen Wert, und die Kennlinie um den reduzierenden Wert verschoben wird. Dies hat zur Folge, dass die Fahrzeugquergeschwindigkeit nicht überschätzt werden kann und somit eine exakte Bestimmung der Fahrzeugquergeschwindigkeit nicht zu einer verfrühten oder ungewollten Auslösung führen kann.

b) der geschätzte Wert von $v_y(t)$ kann an Stelle der Subtraktion einer Größe auch skaliert werden, z.B. $v_y^*(t) = CSV + x(v_y(t) - CSV)$ mit $0 < x \leq 1$;
 v_y^* ist dann der Geschwindigkeitswert der Kennlinie, der auf $\Delta v_y = 0$ geschoben wird. Für den Grenzwert $x = 0$ ist die Auslösung völlig unterdrückt. Für den Fall $x = 1$ ist $v_y^* = v_y$, d.h. wir gehen wieder zu dem Fall einer exakten Bestimmung von v_y über.

c) eine weitere Möglichkeit ist die Verbindung der Fälle a) und b).

Patentansprüche

1. Verfahren zur Bildung einer Auslöseentscheidung, wobei die Auslöseentscheidung in Abhängigkeit von Fahrdynamikdaten (v_y , a_y , ω_x) gebildet wird, wobei als die Fahrdynamikdaten zumindest eine Fahrzeugquerbeschleunigung (a_y) und eine Drehrate (ω_x) um die Fahrzeuglängsachse miteinander verknüpft werden, um die Auslöseentscheidung zu bilden; dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrzeugquerbeschleunigung (a_y) zusätzlich einer Schwellwertentscheidung zur Bildung der Auslöseentscheidung unterzogen wird, wobei der jeweilige Schwellwert wenigstens in Abhängigkeit von wenigstens einer Komponente der Fahrzeugschwerpunktsgeschwindigkeit (v_y) eingestellt wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Verknüpfung derart durchgeführt wird, dass die Fahrzeugquerbeschleunigung (a_y) und/oder die Drehrate (ω_x) mit Wertepaaren zur Bildung der Auslöseentscheidung verglichen werden, die in Abhängigkeit von der wenigstens einen Komponente der Fahrzeugschwerpunktsgeschwindigkeit (v_y) gebildet werden.
3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens ein Set von Wertepaaren für die wenigstens eine Komponente der Fahrzeugschwerpunktsgeschwindigkeit abgespeichert wird, wobei ein neues Set von Wertepaaren durch Extrapolation aus dem wenigstens einen Set gewonnen wird.

4. Verfahren nach einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass zusätzlich die wenigstens eine Komponente der Fahrzeugschwerpunktsgeschwindigkeit (v_y) mit einer vorgegebenen Schwelle verglichen wird, die abhängig von einem verwendeten Fahrzeugtyp ist, wobei bei Unterschreiten dieser Schwelle keine Auslösung möglich ist.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 2 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass das wenigstens eine Set in Abhängigkeit von einer Genauigkeit der Geschwindigkeitsschätzung für die wenigstens eine Komponente der Fahrzeugschwerpunktsgeschwindigkeit beeinflusst wird.
6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Drehrate (ω_x) mit einem festen Schwellwert zur Bildung der Auslöseentscheidung verglichen wird.
7. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Drehrate (ω_x) mit einem Schwellwert zur Bildung der Auslöseentscheidung verglichen wird, der in Abhängigkeit von der wenigstens einen Komponente der Fahrzeugschwerpunktsgeschwindigkeit eingestellt wird.
8. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Schwellwert in Abhängigkeit von der Drehrate (ω_x) variiert wird.

1 / 4

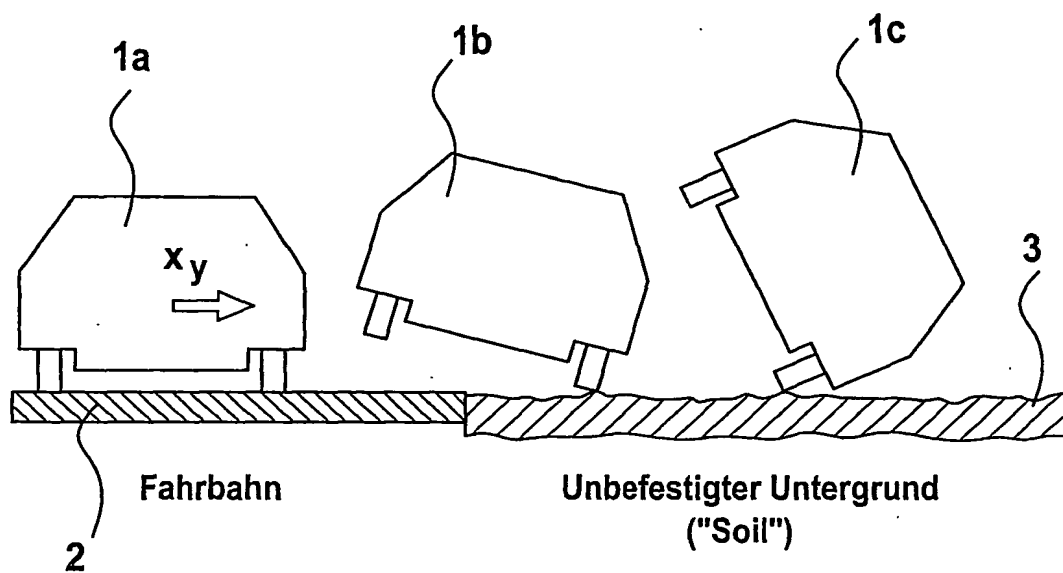


Fig. 1

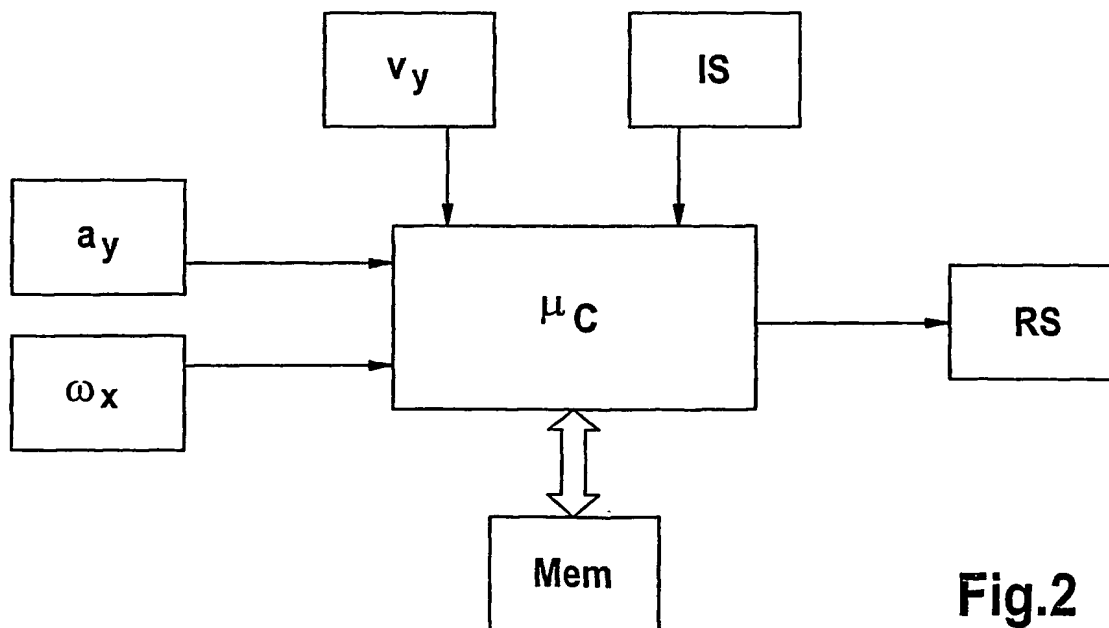


Fig.2

2 / 4

Fig. 3

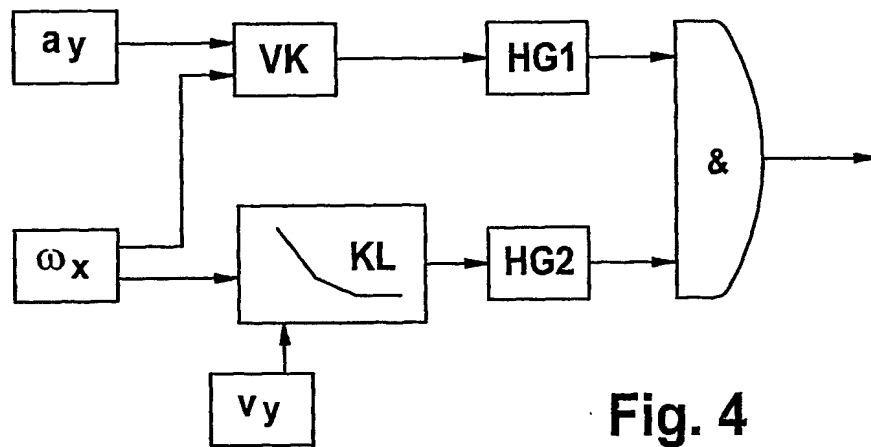
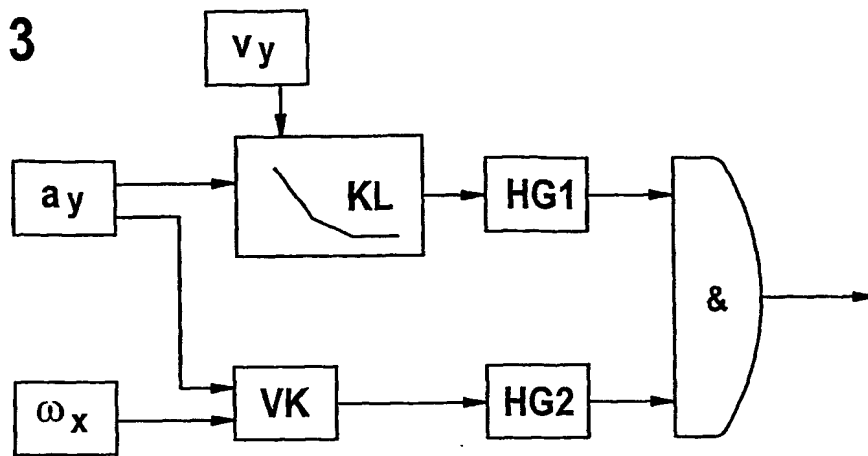
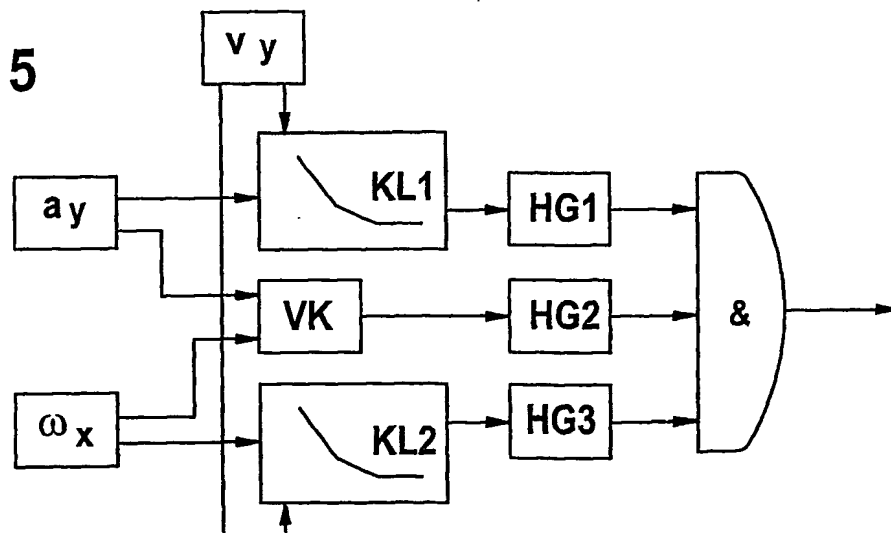


Fig. 4

Fig. 5



3 / 4

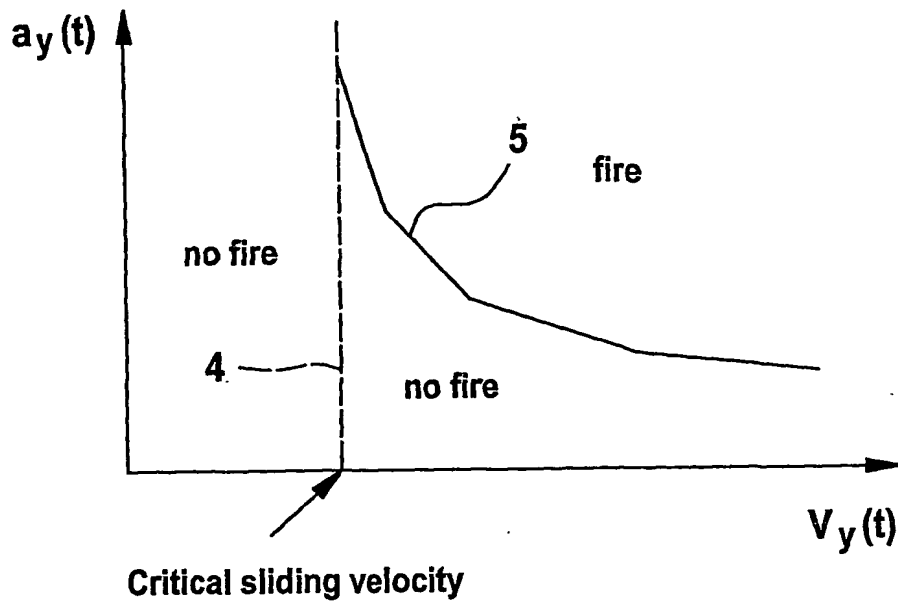


Fig. 6

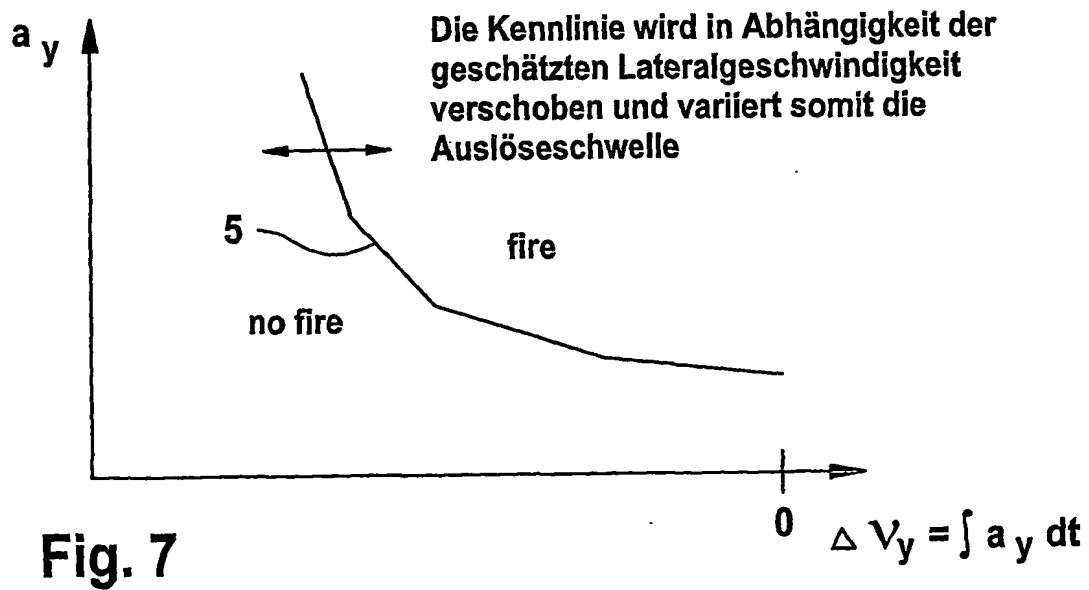
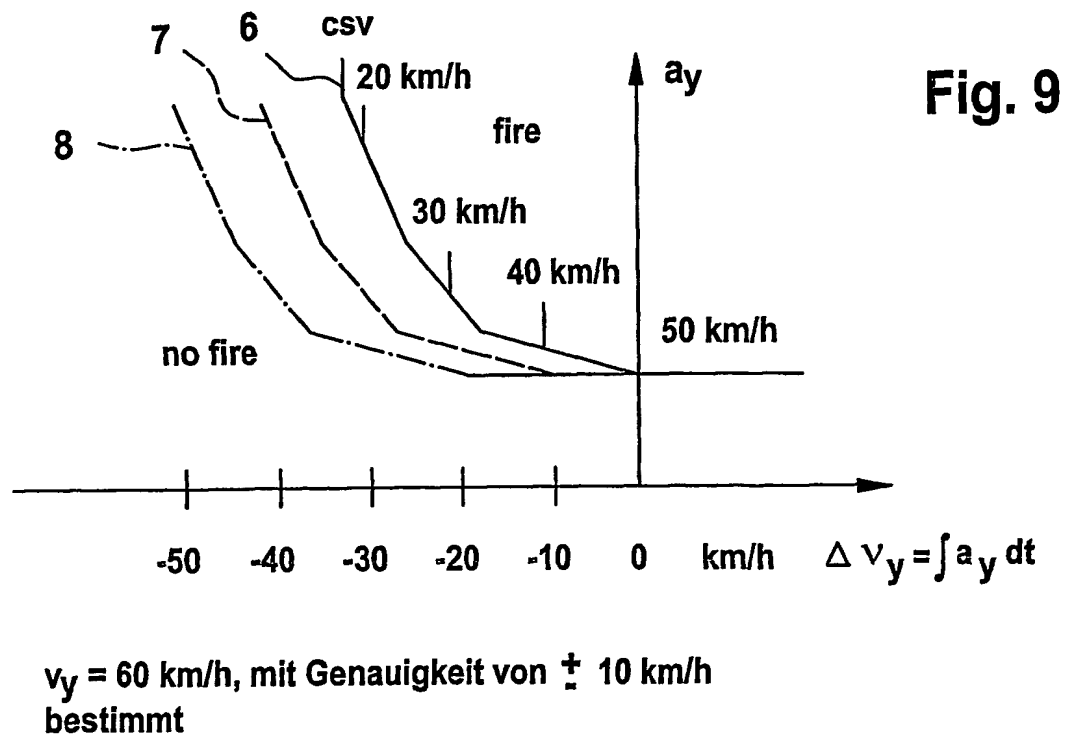
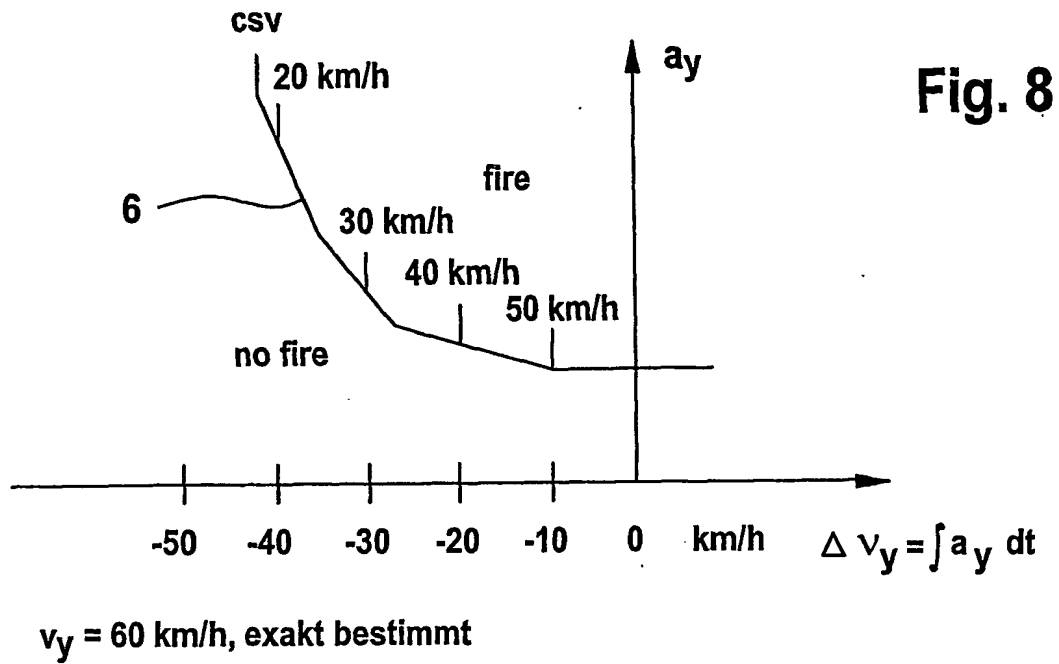


Fig. 7

4 / 4



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/DE 03/03303

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

IPC 7 B60R21/01

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 B60R

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 1 219 500 A (TOYOTA MOTOR CO LTD) 3 July 2002 (2002-07-03) page 13, line 21 - line 40 ---	1,2,4,8
X	US 6 192 305 B1 (SCHIFFMANN JAN KONRIED) 20 February 2001 (2001-02-20) column 15, line 44 -column 16, line 8 ---	1
X	US 6 438 463 B1 (TOBARU SHIGEO ET AL) 20 August 2002 (2002-08-20) column 3, line 10 - line 31 ---	1
X	GB 2 367 043 A (FORD GLOBAL TECH INC) 27 March 2002 (2002-03-27) page 9, line 14 - line 34 ---	1
	--- -/--	

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

A document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

E earlier document but published on or after the international filing date

L document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

O document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

P document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

T later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

X document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

Y document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

& document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

11 March 2004

Date of mailing of the international search report

01/04/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Standring, M

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/DE 03/03303

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 1 258 399 A (BOSCH GMBH ROBERT) 20 November 2002 (2002-11-20) column 5, line 34 -column 6, line 26 ----	1
P,X	DE 101 49 112 A (BOSCH GMBH ROBERT) 30 April 2003 (2003-04-30) cited in the application the whole document ----	1
A	WO 99 47384 A (AUTOLIV DEV ;BAARGMAN JONAS . (SE); KRUSE DION (SE)) 23 September 1999 (1999-09-23) cited in the application the whole document -----	1

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/DE 03/03303

Patent document cited in search report		Publication date		Patent family member(s)	Publication date
EP 1219500	A	03-07-2002	JP	2002200951 A	16-07-2002
			EP	1219500 A2	03-07-2002
			US	2002087235 A1	04-07-2002
US 6192305	B1	20-02-2001	US	6002974 A	14-12-1999
			DE	69911083 D1	16-10-2003
			EP	0934855 A1	11-08-1999
US 6438463	B1	20-08-2002	JP	2001071844 A	21-03-2001
			JP	2001074449 A	23-03-2001
			JP	2001071845 A	21-03-2001
			JP	2001071787 A	21-03-2001
			JP	2001074442 A	23-03-2001
			US	2002173882 A1	21-11-2002
GB 2367043	A	27-03-2002	US	6397127 B1	28-05-2002
			DE	10146725 A1	18-04-2002
EP 1258399	A	20-11-2002	DE	10123215 A1	12-12-2002
			EP	1258399 A2	20-11-2002
			JP	2002337639 A	27-11-2002
			US	2002189883 A1	19-12-2002
DE 10149112	A	30-04-2003	DE	10149112 A1	30-04-2003
			WO	03031236 A1	17-04-2003
WO 9947384	A	23-09-1999	GB	2335522 A	22-09-1999
			AU	745581 B2	21-03-2002
			AU	3348799 A	11-10-1999
			DE	19983044 T0	08-03-2001
			JP	2002506766 T	05-03-2002
			WO	9947384 A1	23-09-1999
			US	6421592 B1	16-07-2002

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 03/03303

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 B60R21/01

Nach der internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 B60R

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	EP 1 219 500 A (TOYOTA MOTOR CO LTD) 3. Juli 2002 (2002-07-03) Seite 13, Zeile 21 - Zeile 40 ----	1, 2, 4, 8
X	US 6 192 305 B1 (SCHIFFMANN JAN KONRIED) 20. Februar 2001 (2001-02-20) Spalte 15, Zeile 44 - Spalte 16, Zeile 8 ----	1
X	US 6 438 463 B1 (TOBARU SHIGEO ET AL) 20. August 2002 (2002-08-20) Spalte 3, Zeile 10 - Zeile 31 ----	1
X	GB 2 367 043 A (FORD GLOBAL TECH INC) 27. März 2002 (2002-03-27) Seite 9, Zeile 14 - Zeile 34 ----- -/--	1



Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen



Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

"A" Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

"E" älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

"L" Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

"O" Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

"P" Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

"T" Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

"X" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

"Y" Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

"&" Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

11. März 2004

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

01/04/2004

Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Standring, M

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 03/03303

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie°	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	EP 1 258 399 A (BOSCH GMBH ROBERT) 20. November 2002 (2002-11-20) Spalte 5, Zeile 34 -Spalte 6, Zeile 26 ----	1
P,X	DE 101 49 112 A (BOSCH GMBH ROBERT) 30. April 2003 (2003-04-30) in der Anmeldung erwähnt das ganze Dokument -----	1
A	WO 99 47384 A (AUTOLIV DEV ;BAARGMAN JONAS (SE); KRUSE DION (SE)) 23. September 1999 (1999-09-23) in der Anmeldung erwähnt das ganze Dokument -----	1

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 03/03303

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
EP 1219500	A	03-07-2002	JP	2002200951 A	16-07-2002
			EP	1219500 A2	03-07-2002
			US	2002087235 A1	04-07-2002
US 6192305	B1	20-02-2001	US	6002974 A	14-12-1999
			DE	69911083 D1	16-10-2003
			EP	0934855 A1	11-08-1999
US 6438463	B1	20-08-2002	JP	2001071844 A	21-03-2001
			JP	2001074449 A	23-03-2001
			JP	2001071845 A	21-03-2001
			JP	2001071787 A	21-03-2001
			JP	2001074442 A	23-03-2001
			US	2002173882 A1	21-11-2002
GB 2367043	A	27-03-2002	US	6397127 B1	28-05-2002
			DE	10146725 A1	18-04-2002
EP 1258399	A	20-11-2002	DE	10123215 A1	12-12-2002
			EP	1258399 A2	20-11-2002
			JP	2002337639 A	27-11-2002
			US	2002189883 A1	19-12-2002
DE 10149112	A	30-04-2003	DE	10149112 A1	30-04-2003
			WO	03031236 A1	17-04-2003
WO 9947384	A	23-09-1999	GB	2335522 A	22-09-1999
			AU	745581 B2	21-03-2002
			AU	3348799 A	11-10-1999
			DE	19983044 T0	08-03-2001
			JP	2002506766 T	05-03-2002
			WO	9947384 A1	23-09-1999
			US	6421592 B1	16-07-2002